

Conurbación para el Magdalena Centro



Por Gonzalo Duque-Escobar *

En ponencia presentada por el suscrito en el foro “Honda en la Agenda del Tolima y la Nación”, en la “ciudad de los puentes” el pasado 14 de Julio señalé varios aspectos, que considero importantes traer a modo de visiones para el nuevo ciclo del ordenamiento territorial, de esta porción central y geoestratégica de Colombia.

El primero, implementar políticas de C&T articuladas a la Cultura para cerrar la brecha de ingresos entre las capitales de la ecorregión cafetera y la provincia, consecuencia de concentrar más del 60 % del PIB regional en aquellas. Esto eleva la productividad del valle del Magdalena cuyas tierras duplican la de la Sabana, además de aprovechar el potencial energético del oriente caldense y las ventajas de la navegación del Magdalena como medio que reduciría seis veces los fletes, dos factores clave para el desarrollo de industrias químicas de base minera que aprovechen yacimientos cercanos de carbón, calizas, sal y arenas silíceas.

Segundo, si la suerte de Honda estuvo condicionada a la del río Magdalena: primero cuando fue la ruta para acceder al Virreinato del Perú y luego como arteria de la Patria en los albores de la República, en especial a principios del Siglo XX cuando explota la economía del Café aunque palidece tras la apertura del canal de Panamá en 1914, ahora y en la medida en que se consolide la multimodalidad asociada al río, su desarrollo deberá acompasarse con el de La Dorada. A diferencia de Puerto Wilches que es sólo un puerto de paso, La Dorada es un puerto de convergencia donde confluyen 10 rutas del transporte que permitirán mover dos millones de toneladas por año, de once millones que transitarán por el Magdalena.

Tercero, se debe desarrollar la Transversal Cafetera de Caldas como complemento de La Línea y no como una vía de segundo orden entre Manizales y Mariquita, dado que su rentabilidad se alcanza con una transversal de primer orden para desencadenar un corredor logístico al articular el altiplano y el Eje Cafetero, ya que en la región andina central se genera el 30% de la carga de Colombia y en el Occidente colombiano el 40 %. De implementarse una vía rápida que sin aislar a Manizales le apunte al túnel de Cocoló para prevenir externalidades negativas, se elevará el impacto sobre el Triángulo de Oro de Colombia donde habita el 52% de los colombianos y se genera el 64% del PIB de la

Nación, al reducir los costos del transporte entre Pereira y la capital un 20% respecto a la alternativa de La Línea, como consecuencia de reducir distancia y tiempo de recorrido.

Cuarto, debemos actuar como ecorregión dado que el tema obliga a tener contrapesos frente al centralismo: el PIB y población de cada departamento por separado, resultan insuficientes al tramitar recursos de la Nación en Bogotá, asunto que obliga a trabajar como Ecorregión entre el Eje Cafetero y Tolima al examinar a fondo las fortalezas y debilidades del territorio, para construir sinergias y políticas e instrumentos de integración, al elaborar y gestionar agendas comunes de trabajo, financiables con fondos de regalías.

Quinto, resulta estratégico consolidar la Conurbación Honda-La Dorada como el nuevo escenario económico y urbano para la Colombia del Siglo XXI constituido por estas dos poblaciones, las más emblemáticas del Magdalena Centro. El crecimiento urbano de La Dorada, resultado de restablecer la navegación del Magdalena y extenderla hasta Honda para vincular ambos poblados a los beneficios del río, y la nueva Transversal Cafetera cruzando a Honda gracias a las ventajas del túnel Cocoló, son hechos que conducen a consolidar una gran ciudad-puerto con futuro como escenario industrial y logístico de Colombia.

Sexto, debe estructurarse el Magdalena Centro como ese territorio de oportunidades que construye el PDP-MC al sur del Magdalena Medio, donde se tejen dos hitos de nuestra Historia: la Botánica de Mutis que articuló a Mariquita con Guaduas y la Navegación por el Magdalena que hizo lo propio con Honda y La Dorada. Al entrar en operación los vapores cafeteros y encontrar dificultades en Conejo, se debió extender el FFCC a Yeguas, lo que favoreció el surgimiento de La Dorada en el siglo XX.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://godues.wordpress.com> [Ref: La Patria, Manizales, 20130805] Imagen: Honda aborígen 1539, en: Blog tiberiomurciagoday

Referencias

- Articulación de Manizales a la ecorregión cafetera, en: <http://godues.galeon.com/ecorregion.pdf>
- Eje Cafetero: fortaleza minero-industrial y posibilidades agropecuarias <http://www.bdigital.unal.edu.co/6656/1/>
- El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero <http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/1/>
- El territorio como sujeto en el contexto del Magdalena Centro <http://www.bdigital.unal.edu.co/5705/1/>
- La identidad del territorio caldense <http://godues.wordpress.com/2013/07/08/>
- La navegación del Magdalena y la Conurbación Honda – La Dorada <http://godues.wordpress.com/2013/05/24/>
- Mapas de Caldas <http://godues.blogspot.com/2008/06/>
- Pacífico colombiano <http://godues.wordpress.com/2012/12/30/pacifico-colombiano/>
- Pobreza y ruralidad cafetera <http://godues.wordpress.com/2012/12/24/>
- Prospectiva para el desarrollo magdalenense <http://godues.wordpress.com/2012/05/14/>
- Región cafetera e infraestructura para la conectividad <http://godues.wordpress.com/2013/07/22/>
- Seis girasoles emblemáticos para la problemática socioambiental de Caldas <http://godues.wordpress.com/2013/06/09/>
- Transversal Cafetera de Caldas <http://godues.wordpress.com/2013/07/05/>